

o verde-oliva

Gabinete do Ministro do Exército
Assessoria de Relações Públicas

Brasília, 23-Out-1978 - Nº 29

23 de Outubro
DIA DO AVIADOR

Bandeirantes de novos horizontes Página 2

SANTOS-DUMONT Páginas 4 e 5

Colégio Militar de Brasília Página 8

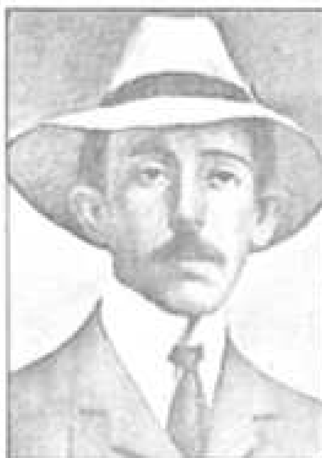


Bandeirantes de novos horizontes

Engalana-se o nosso "O Verde Oliva" com a passagem de mais um "Dia do Aviador", comemorado nesta data de **23 de Outubro**. Na oportunidade expressamos e ressaltamos todo o nosso apreço e a nossa grande admiração pelos irmãos de armas da Força Aérea Brasileira.

Não poderíamos deixar de destacar a grande figura de **Alberto Santos Dumont**, o **Patrono da Aeronáutica**. Em nossas páginas centrais procuramos mostrar o que o "Pai da Aviação" fez antes e depois do memorável vôo no "14 BIS", em 23 de outubro de 1906, **alargando as fronteiras da mobilidade aos horizontes incomensuráveis, que hoje estão descortinados.** E à glória conquistada por Santos Dumont no início do século, vieram se juntar os feitos e as obras da Força Aérea Brasileira, herdeira lídima para a nossa nacionalidade, do espírito arrojado, combativo e desbravador, de seu insigne Patrono.

Assim foi com o **Correio Aéreo Nacional**, que desde 1931 vem cumprindo sua missão de integração e desenvolvimento, interligando homens e terras deste nosso país-gigante e constituindo-se, por vezes, em único

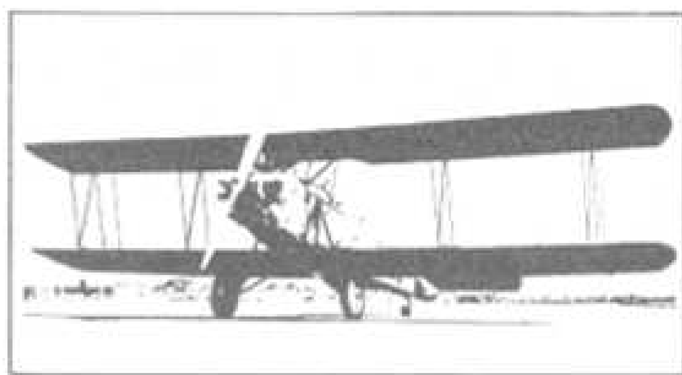




Armadas irmãs e irmanadas no mesmo ideal de servir à Pátria com o mais alto despreendimento, em todas as horas e contra qualquer inimigo.

Não poderíamos deixar de fazer uma referência ao Centro **Técnico Aeroespacial** (CTA), criado e mantido pelo Ministério da Aeronáutica, dedicado ao ensaio, à pesquisa e à evolução tecnológica, ao qual incumbe uma missão integrada de vital importância para o nosso desenvolvimento, cujos primeiros resultados podem ser avaliados pelos aviões projetados e construídos no Brasil e pelos foguetes lançados da Barreira do Inferno.





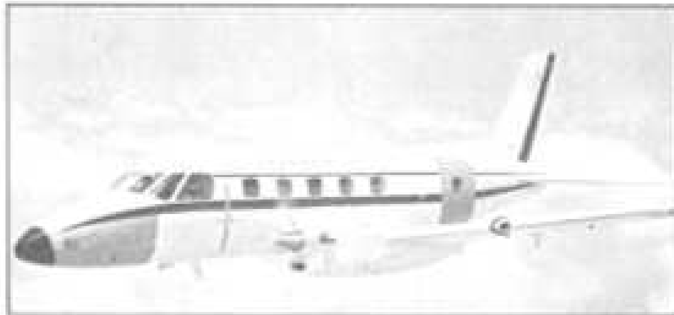




apoio logístico de núcleos habitacionais situados nos confins da Amazônia.

Assim foi durante a Segunda Guerra Mundial, quando, na história dos povos, coube-nos a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-Americana a cruzar oceanos e alçar as suas asas sobre os campos de batalha europeus. E as ações de bravura colimadas pelo **1º Grupo de Aviação de Caça** e pela **1ª Esquadrilha de Ligação e Observação** se incorporaram às mais heróicas páginas da História do Brasil.

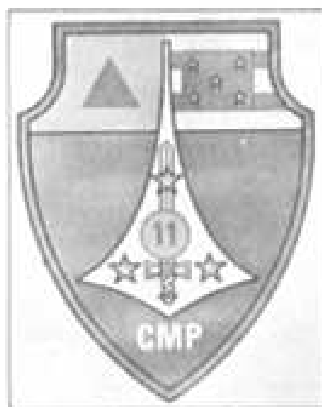
A cooperação FAB-Exército Brasileiro tem um sentido muito maior do que o inestimável e indispensável apoio aéreo às



Guarnições de Fronteira, à Brigada de Pára-quedistas, ao transporte da tropa terrestre, às missões de observação e ligação, ao apoio aerotático às manobras. Nessa cooperação vemos mais além - duas Forças

Digno de nota é o fato de que o avião **Bandeirante**, produzido pela EMBRAER, já estar voando nos cinco continentes, suprindo sofisticados mercados como os dos Estados Unidos, França e Inglaterra.

Finalmente, ressaltamos com destaque a nossa **aviação supersônica** de hoje, representada pelos modernos **Mirage** e **Tiger F-5**, guardiães poderosos de nossas fronteiras aéreas, em condições de serem acionados a qualquer momento, graças ao moderno Sistema de Controle de Tráfego e Defesa Aérea SISDACTA - possibilitando, na parte de Defesa Aérea, o rastreamento e diversas interceptações ao mesmo tempo. **Pioneirismo, desprendimento, cooperação, integração, evolução tecnológica, operacionalidade:** essas as idéias-força que simbolizam a história e a evolução da Força Aérea Brasileira a quem homenageamos com justo orgulho neste "O Verde Oliva".



O Exército constrói

2º BATALHÃO FERROVIÁRIO - BATALHÃO MAUÁ

Criado pelo Decreto-Lei 268, de 11 de fevereiro de 1938, o 2º Batalhão Ferroviário foi instalado em Rio Negro-Paraná, em 29 de julho de 1938.

Desde a data de sua criação até 1964, no Sul do País, construiu 300 km de ferrovias. Em 22 de dezembro de 1964, recebeu nova missão: integrar Brasília ao Sistema Ferroviário Nacional.

Em maio de 1965, instalou-se em Araguari-MG.

De maio de 1965 a julho de 1968, construiu no Planalto Central 230 km de ferrovia, interligando Pires do Rio a Brasília.

Em 21 de abril de 1968, Brasília recebe na data de seu Aniversário, as primeiras composições de passageiros e carga. Em 1970 entrega definitivamente à RFFSA este trecho.

Simultaneamente ao trecho Pires do Rio-Brasília, o Batalhão desenvolveu os serviços de construção do traçado Uberlândia-Araguari, com 55 km, entregando-o ao tráfego em 29 de março de 1973.

Após ter elaborado o Projeto Final de Engenharia, do trecho Araguari-Pires do Rio, com uma extensão de 167 km, o Batalhão Mauá articulou-se nesse eixo, iniciando os trabalhos de construção do novo traçado, baseado nesse projeto, o qual apontou-se como edição pioneira no campo da Engenharia Militar.

Com a inauguração do dia 28 de julho de 1978, do trecho ferroviário Goiandira-Pires do Rio, numa extensão de 95km, o 2º Batalhão Ferroviário estará próximo de cumprir sua missão no Brasil Central. Este trecho, construído com todas as características técnicas da ferrovia moderna, está oferecendo maior rapidez, segurança e menor distância ao fluxo de trens que se deslocam diariamente de Belo Horizonte e São Paulo, rumo à Capital Federal. Pontes, viadutos, passagens superiores e inferiores garantem nesse novo trecho, tráfego ferroviário rápido, econômico e isento de perigo, devido ao estudo minucioso e detalhado, elaborado por uma equipe especializada do Batalhão. Dentre as obras de maior expressão nesse traçado, podemos citar: Pontes sobre os rios Corumbá, com 267 metros; Veríssimo, com 147,5 metros; Vai-Vem, com 94,5 metros; Roncador, com 94,5 metros; Pari, com 94,5 metros; e edificações tais como as estações de Ipameri e de Goiandira. Após a entrega definitiva à RFFSA desses 95 km ocorrida em julho, o 2º Batalhão Ferroviário está na meta final, faltando apenas 72 km entre Araguari e Goiandira, para integrar totalmente ao sistema Tronco Sul o trecho ferroviário Uberlândia-Brasília, perfazendo um total de 469 km construídos pelo Batalhão.

Dentre as obras, as de maior envergadura nesses 72 km restantes, que atravessam o vale do Paranaíba e a serra do Bocaina, são: Viaduto 1, com 267 metros; Viaduto 2, com 418 metros; Viaduto 3, com 659 metros; Viaduto 4, com 538 metros; Túnel 1, com 150 metros; Túnel 2, com 650 metros; Túnel 3, com 560 metros; Túnel 4, com 555 metros; Túnel 5, com 550 metros; Túnel 6, com 260 metros; ponte sobre o rio Paranaíba, com 480 metros e a ponte sobre o rio Pirapitinga, com 782 metros, que é a nova obra orgulho do Batalhão Mauá.

Todas as pontes, viadutos e túneis citados, já estão construídos, com exceção do Túnel 4, e a ponte do Pirapitinga, que se encontram em fase de conclusão.

No que tange à terraplenagem, já existem 13 km prontos, edificações 50%, obras d'artes correntes cerca de 80% e obras d'artes especiais quase 100%.

Assim, o 2º Batalhão Ferroviário, juntamente com outras Unidades de Engenharia de Construção, vem cumprindo a sua missão de construção de estradas, paralelamente às atividades essencialmente militares, integrando-se portanto, na grande batalha do desenvolvimento nacional.


PONTE SOBRE O RIO PARANAÍBA

PONTE CORUMBÁ


VIADUTO 3


VIADUTO 4


PONTE SOBRE O RIO PIRAPITINGA


TRECHO CONCLUÍDO IPAMERI - PIRES DO RIO

SANTOS-





Os fatos que ocorreram no dia 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle, em Paris, são mundialmente conhecidos. Poucas palavras não foram ainda utilizadas para descrever o primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar, realizado naquele dia por Alberto Santos Dumont, sob os olhares rigorosos ds Juizes do Aeroclube de França, e debaixo das vistas maravilhadas da multidão. E quando se fala em vôo, consideram-se as três fases em que normalmente ele se divide - decolagem, o vôo propriamente dito e o pouso, todas realizadas com os recursos da própria máquina voadora.

Mas, o acontecimento que espantou o mundo naquela tarde de outubro de 1906, não surgiu subitamente, nem o gênio criador ali esgotou a sua veia. Mais importante que o fato em si, foram os passos dados em sua direção e os ensinamentos e experiências dele tirados.

Santos-Dumont não surgiu repentinamente no canário de Bagatelle, com seu 14-Bis, como se fosse apresentar ao mundo o produto de um momento de inspiração ou de um rasgo de imaginação criadora. Seu caminho foi longo e cheio de obstáculos. Na construção de seu sonho, há muito partilhado por toda a humanidade, as pedras foram colocadas uma a uma. Daí o valor da sua obra. O que nos interessa realmente é o que aconteceu antes e depois do vôo de 23 de outubro. Porque nesse dia, os fatos foram mais do que testemunhados e registrados.

O avião constitui sua invenção mais conhecida. No entanto, sua inteligência vagueou por inúmeros setores, deixando em todos eles a marca da sua inventividade. Por exemplo, numa época em que os balões existentes variavam de 500 a 2.000 m³ de capacidade, o "Brasil", primeiro balão-livre de Santos-Dumont e o único que teve um nome, tinha apenas 113m3, causando verdadeiro assombro aos conhecedores de então.

A partir daí, seus balões, todos dirigíveis, sofreram um sem-número de experiências. Neles, Santos-Dumont testou vários tipos de material (seda, cordas de piano), os próprios formatos (uns eram bojudos, outros fusiformes), o tamanho, a posição da barquinha, motores a gasolina de várias potências, as armações, que sustentavam a barquinha (de bambu, de pinho), o balonete de compensacão do invólucro principal, os pesos deslocáveis (dois sacos de lastro, um em cada extremidade do balão, destinados a mudar o seu centro de gravidade), o cabo-pendente (muito usado em suas experiências sobre o mar), além de outros experimentos julgados necessários aos seus objetivos.

Mas o inventor não ficou só nisso: do balão nº 3 em diante, Santos-Dumont passou a contar com uma "garagem" para os seus engenhos, na verdade o primeiro hangar do mundo.

No balão nº 4, Santos-Dumont substituiu a tradicional barquinha por um selim de bicicleta, tendo à sua frente um precursor dos modernos painéis, englobando os comandos do motor, do leme de direção, das válvulas e das torneiras do lastro d'água. A propósito, nesse balão, ele substituiu o lastro de areia de uso tradicional, por dois reservatórios de cobre contendo 54 litros de água, cada um.

Após o acidente com o nº 6, caído nas águas da Baía de Mônaco, devido a perda de gás, Santos-Dumont introduziu novo melhoramento - passou a dividir seus balões em compartimentos por meio de paredes de seda vertical.



Um dos frutos menos conhecidos do seu engenho é um equipamento destinado a auxiliar a partida do motor do "14-Bis", precursor dos atuais GPU .... (Ground Power Unit).





DUMONT



Embora com o espírito preso à conquista do ar, Alberto Santos-Dumont planejou e desenvolveu outros inventos, que, pelo menos aparentemente, não tinham nada a ver com o seu sonho. Um deles era o arpão destinado a salvar pessoas em caso de afogamento. Por intermédio dele, bóias de borracha, presas a cordas eram lançadas em direção à quase vítima. Sua fértil imaginação produziu, ainda, um leve e pequeno motor o qual, colocado às costas do alpinista, facilitava a escalada de montanhas, fazendo mover os esquis.

Sua invenção de nº 18 foi um deslizador aquático, dotado de motor de 100 HP de potência. Denominado "Hydro-glisseur", o deslizador possuía uma hélice de três pás, colocada à frente e foi experimentado no Rio Sena, em Paris, podendo ser considerado um dos avós do atual hidroavião.

Santos-Dumont, seja no balão-livre, no dirigível ou ainda no avião, tinha sempre as mãos completamente tomadas pelos diversos comandos, o que lhe impedia de consultar o popular relógio de algibeira de então. O relógio de pulso resultou de uma encomenda feita por ele à "Maison Cartier" de Paris, onde entrou um dia, solicitando ao dono um "relógio que pudesse ficar preso ao seu pulso".

Alberto Santos Dumont, criou, também, o embrião do que hoje é conhecido como "check-list" - uma listagem de procedimentos a serem realizados pelos tripulantes em todas as fases do vôo.

Seus projetos de números 11 e 12, um monoplano bimotor e um helicóptero com duas hélices, respectivamente, tudo indica não terem chegado a voar, mas serviram, inegavelmente, para enriquecer a experiência do genial brasileiro.

Outra de suas concepções foi a asa em delta, construída apenas em escala reduzida.

O 14-Bis não constitui o fecho glorioso da carreira de Santos-Dumont. A bagagem de conhecimentos vividos e adquiridos era muito grande para ser deixada de lado. Ao engenho que na tarde de 23 de outubro havia espantado o mundo, seguiram-se outros produtos daquele poderoso cérebro.

No nº 15, o inventor abandonou a seda japonesa que usara no 14-Bis e utilizou delgadas placas de madeira. Era consideravelmente menor que o anterior e, ao contrário deste, o leme de direção foi colocado atrás.

Com o nº 16, Santos-Dumont procurou fazer uma experiência combinando itens de dirigível com alguns de avião; surgiu, então, um dirigível aeroplano, com dois motores, duas hélices e dois grandes planos de tela sob o balão.

A partir de 1907, Santos-Dumont dedicou-se inteiramente aos quatro tipos de avião "Demoiselle", do nº 19 ao 22. Apelidado, também, de "Libellule", era 8 vezes menor que o "14-Bis", com superfície total de 10m2. Não há dúvida que, com o "Demoiselle", Santos-Dumont atingiu o seu nível mais elevado como projetista e aviador.

Os amortecedores de borracha (usados no "14-Bis" e 'Demoiselle"), a aplicação das asículas (hoje conhecidas como "ailerons") nas asas dos aviões e a idéia do horizonte artificial também foram elaborados pelo cérebro privilegiado e sempre insatisfeito de Alberto Santos-Dumont.





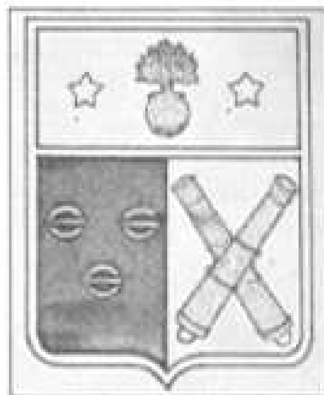


Aí está o momento de glória vivido por Santos Dumont durante o breve vôo do 14-Bis em 23 de outubro de 1906, não está isolado. Ele faz parte de um conjunto indivisível - a obra do inventor - e se ajusta perfeitamente a tudo que o inventor realizou antes e depois.



ATUALIDADES





22º GAC
GRUPO URUGUAIANA

O Grupo Uruguaiana - comemorou o seu 147º aniversário, em uma cerimônia que contou com a presença do Gen. Bda. DIOGO DE OLIVEIRA FIGUEIREDO, Cmt 2ª Bda C Mec, autoridades civis e militares de Uruguaiana e da cidade vizinha de Paso de Los Libres (Argentina), o ponto culminante das comemorações foi a entrega solene do Estandarte da Unidade, pelo Prefeito Municipal de Uruguaiana ANTONIO AUGUSTO BRASIL CARUS, ao Cel HISAN VILLAR TAVARES GUERREIRO, Cmt do 22º GAC, numa homenagem do município à histórica Unidade.

O passado do 22º GAC - GRUPO URUGUAIANA - se confunde com a história de nossa Artilharia de Campanha e do nosso Exército, e podemos afirmar com orgulho, com a nossa história.

Nunca é enfadonho reviver a memória e os feitos heróicos que os anos arrefecem, pelo contrário, é obrigação nossa conhecermos a história dos nossos antepassados e tornarmos dignos de seu passado glorioso. "É dever da história rememorar os seus nomes à admiração dos pósteres para exemplo e emulação da mocidade", como afirmou o Almirante Barroso. Por suas fileiras passaram filhos ilustres que honram não somente a galeria de seus ex-comandantes como também a dos nossos heróis pátrios: Mallet, Lobo D'Eça, Severiano da Fonseca, Tibúrcio, Hermes da Fonseca, Porto Carrero, Argolo, Deodoro, e tantos outros, cuja memória sempre reverenciamos.

Legítimo herdeiro do legendário 1º Regimento de Artilharia a Cavalo - o famoso "Boi de Botas" - nossa origem remonta ao turbulento período do ocaso do I Reinado e da Regência Trina Provisória. A Regência, procurando consolidar o espírito nacional, imprime ao Exército um caráter essencialmente nacional. Desta reorganização surge a Unidade-Mãe do nosso Grupo - o Corpo de Artilharia a cavalo, com sede na histórica cidade de São Gabriel - RS. Corpo com tradições memoráveis constitui um justo orgulho para aquelas Unidades, que, por transformação, desdobramentos e mudança de denominações, são atualmente o 22º GAC, o 3º GAC AP (Regimento Mallet), de Santa Maria; o 29º GAC (Grupo Humaitá), de Cruz Alta; e o 25º GAC, de Bagé.

Em 1851, com a nova reorganização do Exército, onde a tropa é dividida em corpos móveis e de guarnição, o antigo Corpo de Artilharia a Cavalo vai aparecer como o 1º Regimento de Artilharia a Cavalo. Sob essa denominação, vai escrever uma das páginas mais gloriosas nos anais da história do nosso Exército. Combate em Moron e Monte Caseros, ao lado de nossos irmãos argentinos e uruguaios. Nessa Campanha faz sua primeira etapa de glórias e seus primeiros bravos: Mallet, Gonçalves Fontes e Gama Lobo D'Eça.

Participa galhardamente em 1864/65, pela liberdade oriental. No assalto a Paisandu, o Comandante-em-Chefe faz referências especiais ao 1º R A Cav e aos oficiais que se destacaram citando nominalmente Mallet e Cunha Matos.

Na guerra da Tríplice Aliança não foi pequeno o tributo pago pelos destemidos artilheiros do legendário Boi de Botas. Esteve presente na Retomada de Uruguaiana com duas Baterias de Canhões, valentemente comandadas por Nepomuceno Mallet e Gama D'Eça. Pela esplêndida vitória alcançada, que mudou o curso da Guerra da Tríplice Aliança, vários de seus integrantes foram agraciados com a Medalha Comemorativa, instituída por Decreto de 20 Set 65.



Tomou parte nas batalhas mais importantes e decisivas dessa Guerra, mas teve o seu maior desempenho e destaque em Tuiuti, onde se consagra, sob o comando de Emílio Luiz Mallet, o Barão de Itapevi, e Patrono da Artilharia Brasileira. A Artilharia mais uma vez prestou relevantes serviços, concorrendo com o seu "Fogo do Horror" para o completo triunfo de nossas armas. Nosso tributo aos heróis dessa Batalha: Mallet, Severiano da Fonseca, Cunha Matos, Sgt. Guilherme Von Steuben, Cabos Mirião, Domingos dos Santos, e tantos outros...

Mais tarde participou da consolidação do nosso regime ao lado de Floriano e Júlio de Castilhos, contra aqueles que tentavam destruir a República.

Em 1930, integrou a Força Revolucionária, embarcando para São Paulo e Rio de Janeiro, regressando a Uruguaiana, após a vitória da revolução.

Em 1964, foi um dos baluartes da democracia, participando vivamente da Revolução Redentora, contra os maus brasileiros que queriam implantar o regime comunista em nosso País.

Exércitos amigos
MMBIP

O Gen Div Alzir Benjamin Chaloub, Comandante da 3ª Região Militar, representando o Exército Brasileiro, presidiu, no dia 2 de agosto de 1978,





na cidade de Foz do Iguaçu, PR, a cerimônia de entrega de cinco Carros de Combate Leves (CCL/M3 A1) ao Exército Paraguaio, representado pelo General de Divisão Andrés Rodriguez, Comandante da Divisão de Cavalaria/1.

Os carros de combate em referência integravam os antigos Batalhões de Carros de Combate Léves sediados no Rio Grande do Sul. Foram totalmente recuperados pelos órgãos de manutenção da 3ª Região Militar e entregues em estado de novo ao Exército Paraguaio.

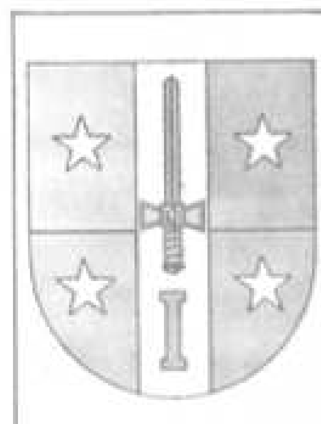




Competições Hípicas Internacionais • 17° RC

Como coroamento da II TEMPORADA DO TROFEU GUAICURÚS, foram realizadas pela 4ª DC, em AMAMBAI-MS, sede do 17º RC, um concurso hípico e um partida de pólo, envolvendo as equipes da 4ª DC e da 1ª Division de Caballeria do Paraguai. A equipe brasileira sagrou-se vencedora do concurso hípico, cabendo no entanto aos paraguaios a vitória no pólo. Na fotomontagem, flagrantes que atestam o brilho de que se revestiu este importante encontro amistoso, onde pode-se ver o Gen de Bda JOAQUIM ABREU FONSECA, Cmt 4ª DC, hasteando o pavilhão da República do Paraguai, o Ten Cel LORENZO CARRILLO MELO, chefe da equipe guarani, cumprimentando o Ten Cel Salvio, Cmt 17º RC, 2º colocado na prova de salto que teve como vencedor o 1º Ten Evangelho, montando o cavalo Dom Barrabás. As equipes da 4ª DC estiveram assim constituídas: Salto: Ten Cel Salvio, Cap. Chagas, Ten Percio e Ten Evangelho. Polo: Maj Ellery, Cap. Chagas, Cap. Zacarias e Ten Valdo.

1° Batalhão de Guardas







Anualmente o 1º Batalhão de Guardas, sediado em São Cristóvão, realiza, juntamente com o 6º Departamento de Educação e Cultura e a VII Região Administrativa do Rio de Janeiro, a "Colônia de Férias D. Pedro I". As atividades da Colônia se desenvolvem no período das férias de julho, na Quinta da Boa Vista, ao lado do antigo Paço Imperial e congrega militares do Batalhão de Guardas e Professores do Município, os quais, durante 21 dias orientam e instruem 650 crianças da Rede Escolar de São Cristóvão.

Este ano, como sempre acontece, foi digno de nota, o elevado espírito comunitário, das firmas industriais e comerciais e dos Clubes de Serviço do Bairro e adjacências, os quais patrocinaram uniformes, material didático e esportivo, bem como alimentação sadia para os "Colonins".

Nas fotografias podemos observar aspectos da abertura e do encerramento assim como a Bandeira de Colônia e uma de suas atividades diárias.

Batalhão Sampaio homenageia Monsenhor que foi Capelão da FEB

O Monsenhor **João Batista Cavalcante** comemorou no dia 20 Ago 78, cinqüenta anos de ordenação sacerdotal. Como Capelão Militar, participou dos feitos heróicos da Força Expedicionária Brasileira, na II Guerra Mundial, integrando o 1º RI - Regimento Sampaio (agora 1º Bl Mtz - Es — Batalhão Sampaio).

Em sua difícil missão de prestar assistência religiosa na frente de combate, participou de várias ações acompanhando a tropa nos combates de conquista e manutenção de Zocca, Colechio, Fornovo, Cota 958, La Serra e Monte Castelo.

Recebeu inúmeras referências elogiosas, as quais ressaltam a sua inteligência, coragem e energia, bem como a dedicação e o carinho para com os feridos e a assistência aos agonizantes que, somando-se a um espírito de abnegação e de bondade, fizeram-no contribuir para a manutenção do elevado moral da tropa.

Possui as medalhas de campanha e de esforço de Guerra e o título de Membro Honorário do IV Corpo de Exército dos EUA.

O 1º Bl Mtz (Es), "Batalhão Sampaio", homenageou o Monsenhor **Cavalcante**, após celebração da missão no dia 20 de agosto na igreja Castrense da Vila Militar, pelo Maj Capelão Militar Monsenhor **Maurilio Cesar de Lima.**

Nesta oportunidade foi oferecida ao Monsenhor **Cavalcante** uma placa comemorativa do evento, além da entronização da imagem de Nossa Senhora da Conceição.



Colégio Militar de Brasília

ANTIGA ASPIRAÇÃO — JÁ UMA REALIDADE



Uma das maiores aspirações da coletividade militar na Capital Federal era a construção de um moderno Estabelecimento de Ensino Militar.

Entretanto, a idéia da construção do COLÉGIO MILITAR DE BRASÍLIA não é nova. O próprio plano Piloto da cidade previa, entre outras áreas destinadas ao uso da União, um local para a futura edificação do Colégio.

Gestões realizadas entre o Ministério do Exército e o Governo do Distrito Federal culminaram, em agosto de 1971, com a assinatura de um convênio que estabelecia a participação financeira deste último no empreendimento. Dificuldades financeiras do Governo do Distrito Federal impediram-no, contudo, de continuar cooperando com o Exército, que se viu na contingência de buscar meios próprios para dar continuidade aos trabalhos de construção.





Com o numerário resultante da política de alienação de imóveis, pôde o Ministério do Exército reiniciar as obras do Colégio e planejar a sua construção, de modo a concluí-lo até fins de 1978. Deste modo, o Colégio Militar de Brasília, importante aspiração da comunidade militar da Capital Federal, já em 1979 estará em funcionamento.

Encontra-se localizado no Setor de Grandes áreas Norte, absorvendo as Quadras 902, 903 e 904, nas proximidades do Centro Esportivo Presidente Médici, e abrangendo uma área de cerca de 240.000 metros quadrados, correspondente a um retângulo de 800 x 300 metros.

As obras desse moderno conjunto arquitetônico, ora em fase de acabamento e englobando uma área construída de cerca de 50.000 metros quadrados, pelo seu porte e excelente localização, já se constituem em mais um ponto de atração turística da Capital Federal.

Os trabalhos de implantação do CMB vêm-se desenvolvendo desde dezembro de 1977, sob a coordenação da Diretoria de Ensino Preparatório e Assistencial (DEPA), contando com recursos próprios do Ministério do Exército e da aplicação de recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), cedidos pelo Ministério da Educação e Cultura para suplementar a aquisição de equipamentos e material de ensino.



Tendo em vista o recrutamento do seu corpo docente e as exigências iniciais de ordem administrativa, a implantação do CMB será progressiva, admitindo-se, em 1979, somente 700 alunos em regime de externato, distribuídos pelas quatro últimas séries do ensino do 1.º grau. A partir de 1980, será iniciado o atendimento do 2.º grau, anual e sucessivamente, até o seu efetivo máximo de 2.800 alunos, podendo, inclusive, alojar cerca de 300 alunos externos.

O Colégio Militar de Brasília, assim como os demais existentes no País e instalados em Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e Salvador, tem por finalidade proporcionar assistência educacional a filhos e órfãos de militares. Entretanto, se o número de vagas fixadas anualmente para matrícula não for preenchido por aqueles candidatos, o restante delas poderá ser preenchido por candidatos filhos de civis, mediante concurso.



Normalmente, o ingresso nos Colégios Militares é feito, mediante Concurso de Admissão, na 5.ª série do 1.º grau. Entretanto, considerando o fato de sua criação em 1978 e o seu conseqüente funcionamento em 1979, o Colégio Militar de Brasília admitirá também, excepcionalmente, o ingresso nas 6.ª, 7.ª e 8.ª séries, mediante Instruções específicas a serem divulgadas brevemente.

O crescente número de militares servindo nas diversas organizações sediadas na área jurisdicionada pelo Comando Militar do Planalto justificou, assim, a adoção de uma série de providências visando ao aumento do apoio assistencial a ser prestado aos seus dependentes, particularmente no que se refere ao ensino.

E o Colégio Militar de Brasília, necessidade de há muito sentida pelo público de Brasília, quer militar, quer civil, já se constitui uma incontestável realidade, podendo-se, de antemão assegurar que:

— o ensino de grau médio, sob a orientação do Exército, já sobejamente testado, por sua elevada eficiência, em outras áreas do País, virá merecer também significativo destaque no meio estudantil de Brasília;

— o CMB proporcionará considerável acréscimo no número de matrículas anuais na Capital Federal, concorrendo, ainda, para um maior e melhor entrosamento entre civis e militares;

— despertará vocações militares entre os jovens da área Centro-Oeste do País que, até o momento, tem contribuído relativamente pouco para a carreira militar.

Ao registrarmos a implantação do Colégio Militar de Brasília, ressaltamos o importante papel desempenhado pelos Colégios Militares, como contribuição direta do Exército ao ensino de um modo geral no país e na formação de líderes civis e militares para toda a nação brasileira.